notiziario della sat dlf udine

Numero 76 Anno 20 (1) Marzo 2015

Compagnie Ferroviarie Merci private - 4

Prosegue la rassegna schematica delle imprese ferroviarie merci private, analizzando come di consueto una nazionale ed una estera: oggi è la volta di Compagnia Ferroviaria Italiana e ERS Railways.

CFI - Compagnia Ferroviaria Italiana

Società.
Compagnia Ferroviaria Italiana SpA nasce nel 2007 per volontà di un gruppo di imprenditori; ha la sede legale a Roma e quella operativa a Terni.

Servizi.
Opera sui principali assi ferroviari italiani ed a breve coprirà anche il corridoio della Valpadana da Torino ai valichi di Tarvisio e Villa Opicina, vantando tra i suoi clienti nomi quali Thyssenkrupp, Sada, Fiat e Arvedi.

Flotta.
Il parco veicolare è composto da 7 locomotive elettriche, delle quali 2 E 190 Taurus di proprietà e le altre E 189 noleggiate da MRCE Dispolok; prima impresa in Italia, riceverà a breve anche due locomotive Vectron DC Siemens con il modulo diesel Last Mile, ovvero diverse dalle Vectron già in attesa di consegna all'impresa Fuori Muro di Genova, in quanto dotate di propulsore diesel a bassa potenza per poter effettuare in totale autonomia le manovre anche negli scali e sui raccordi non elettrificati.
Le Vectron per l'Italia (di Fuori Muro e CFI) potranno entrare in servizio appena l'Agenzia ANSF terminerà i test di omologazione, in corso con una E 191 001 di proprietà Siemens.

ERS Railways

Società.
ERS Railways B.V. nasce nel 1995, con sede a Rotterdam, con il proprio capitale al 100% posseduto da Freightliner Group Ltd. Dispone della licenza alla circolazione ferroviaria in Olanda, Belgio e Germania, con prossima estensione anche ad altri Paesi.

Servizi.
Con un pacchetto clienti di 450 nominativi, ERS effettua trasporto di materiali di diverse merceologie, prevalentemente con la modalità del traffico combinato e integrando la sua attività di trazione, con quella di partner esteri per garantire l'inoltro fino alla località desiderata dal cliente.

Flotta.
ERS dispone di un parco trazione diviso in macchine per manovra (3 G1206 Vossloh e una G2000 Vossloh) e per trazione, con 12 BR 189 Siemens, 2 BR 185 Bombardier e una BR 182 Siemens (Taurus).
Cospicuo anche il parco vagoni composto da oltre 400 carri singoli per trasporto container e carri binati a tasca per trasporto di casse mobili/semirimorchi.

Alessandro Fanutti

La 190.321 ancora priva di loghi in partenza da Udine per la sede CFI il 24 gennaio 2012 (foto E. Ceron)

E 189 400 di CFI (fonte CFI)

BR 185 635 ERS (fonte ERS)

V100 K132 SERFER
Un progetto divenuto realtà

Cenni storici

Dai primi anni ’80 ad oggi sono svariate le V100 che a vario titolo sono giunte in Italia. Prettamente impiegate come locomotive per treni cantiere o in servizi di manovra presso raccordi o interporti, si distinguono per un’affidabilità pressoché imbattibile; è per quest’ultimo fatto che, dopo la loro radiazione dal parco delle Deutsche Bundesbahn, sono diventate uno dei più ricercati oggetti di mercato ferroviario in tutta Europa.
Già dagli anni ’90 nacquero per questi rotabili i primi progetti di revamping, più o meno invasivi: le due categorie più generiche sono la semplice rimotorizzazione con propulsori Caterpillar 3508 o 3512 oppure la ricostruzione completa delle sovrastrutture con modernizzazione degli accessi cabina e ampliamento della superficie vetrata. Anche in Italia in questi anni sono nati alcuni interessanti progetti di revamping, principalmente mirati al motore termico e adozione di impianti elettrici a 24v; in qualche caso si contano anche degli esempi di ricostruzione delle sovrastrutture al pari di quelli ideati da varie aziende tedesche come Vossloh e Alstom Stendhal.

L’esperienza Serfer

Tra le imprese ferroviarie italiane, la Serfer Servizi Ferroviari è forse la più grande e sconosciuta. Nota per lo più per i servizi di manovra su vari raccordi italiani, il più famoso quello della cava di San Vincenzo per conto Solvay dove opera proprio una V100, Serfer conta un discreto parco di mezzi di origine teutonica tra i quali spiccano diversi rotabili ex DB. Tra loro vi sono ben sette unità del gruppo V100, identificate dei codici di servizio K031, K046, K077, K090, K132, K211, K243; tutte queste locomotive, dopo la dipartita dalle DB, hanno avuto una storia di servizio presso altre imprese sia italiane che estere. Queste unità sono di fatto tutte locomotive “revampate” con differenti livelli di aggiornamento; quattro di queste hanno una logica di veicolo con PLC e, di esse, tre montavano inizialmente anche un dispositivo di posizionamento GPS e trasmissione GPRS dei dati di esercizio. Tale dispositivo nato in campo TPL su gomma, aveva lo scopo di sorvegliare lo stato manutentivo e registrare una sorta di storico di servizio; Serfer si era posta così in vantaggio in quanto all’epoca nessun regolamento richiedeva, per i mezzi di manovra su raccordo privato, una registrazione degli eventi e delle velocità.

La V100 K132 sul piazzale Serfer di Udine

Autore di questi revamping è sempre stata l’officina manutenzioni Serfer di Udine, localizzata nella zona nord della città nota come Molin Nuovo (più nota agli appassionati come P.M. Vat. N.d.R.). Questo centro è l’erede della “Nuova Bulfone”, celebre per aver importato e venduto alle Ferrovie Padane le locomotive tipo V200 e sicuramente nota per le decine di mezzi d’opera importati e messi in servizio tra la fine degli anni ’70 e gli anni ’90; tra questi rotabili sono da annoverare anche alcuni esemplari unici come la V320 costruita da Henschel, la V300 di Krauss Maffei e alcune V80. Le maestranze Serfer di Udine, oltre che alla grande competenza su tutte le locomotive diesel in generale, si sono via via specializzate nei revamping, traendo ispirazione dai primi prototipi proposti in Germania tra cui

La marcatura della V100

La V100 all'ingresso delle officine assieme ad altre locomotive da manovra.

anche le V100 proposte alle ÖBB durante gli anni ’90.

Il nuovo progetto

A partire dal 2013 l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria ha iniziato a sviluppare delle linee guida per l’accesso all’infrastruttura nazionale RFI, limitatamente agli ambiti di stazione o di scalo, di tutti i mezzi di manovra delle imprese ferroviarie. Queste norme prevedono l’adozione di dispositivi di sicurezza avanzati come il registratore di eventi con Crash Safe Memory e la funzione di Riconoscimento Atto Partenza e Vigilante per impedire il movimento autonomo di un rotabile; inoltre queste linee guida sanciscono standard per ogni apparato del mezzo di trazione atti a garantire la sicurezza sia dell’esercizio che degli operatori.
Serfer ha così deciso di mettere mano nuovamente alle sue locomotive V100 e di sviluppare, con un forte investimento, un rotabile “testa di serie” da sottoporre ad ANSF per tutti i test di omologazione previsti. Il soggetto prescelto, il V100 K132, è stato quindi oggetto di revisione completa di vari aggregati e di applicazione di una piattaforma tecnologica completa di cui questo è un sintetico elenco:
revisione di tutto il rodiggio dai ponti della sale montate fino alla trasmissione, che come per tutte le V100 è il turbo-cambio invertitore Voith L216 rs; applicazione di un motore Caterpillar 3512 da 990 kW e rimozione del motore ausiliario; conversione dell’impianto elettrico in bassa tensione 24 V; revisione completa dell’impianto pneumatico e del freno con installazione di tubazioni in inox, serbatoi a standard ferroviario EN e compressore a vite a standard ferroviario; cuore del progetto, applicazione di una logica di veicolo con PLC ferroviario conforme alle norme EN e alle direttive RFI / ANSF; apparato di sicurezza ferroviario equivalente a quello impiegato sulle locomotive con SCMT, il quale non solo riveste la funzione di registratore di eventi, ma nel contempo esegue tutte le funzioni di sicurezza come l’applicazione del taglio trazione e della frenatura di emergenza; gatebox con modulo GPRS che permette la diagnostica remota in tempo reale e lo scaricamento dati di esercizio; congiuntamente è disponibile anche il posizionamento GPS che è ormai un must per tutte le apparecchiature di sicurezza; climatizzazione della cabina.
La locomotiva così allestita è stata anche sottoposta a un definitivo trattamento estetico con applicazione della livrea “oltre 1000 cavalli” in uso sulle due sorelle maggiori Serfer G2000. Anche la cabina non è stata tralasciata: in questo caso si può notare la modernizzazione dei due banchi di guida e l’adozione di un display d’interfaccia uomo/macchina per accedere ai servizi della locomotiva e soprattutto per la visualizzazione degli allarmi; altrettanto importanti i pulsanti di emergenza di tipo ferroviario omologato in luogo delle più vetuste valvole a strappo sulla condotta frenante. Oltre a ciò, tutto quel che non è stato aggiornato è stato comunque restaurato.
La presentazione del progetto si è svolta con un evento ufficiale organizzato da Serfer il giorno 13 febbraio 2015 presso le officine di Udine al cospetto di commissioni ANSF, RFI e Trenitalia, dei VIS e di alcuni clienti interessati. La presentazione, introdotta dall’Amministratore Delegato di Serfer Ing. Francesco Cioffi, ha visto successivamente l’esposizione delle caratteristiche tecniche del progetto da parte del responsabile del settore manutenzioni Serfer Sig. Roberto Lupi.
Alla fine della mattinata si è tenuta una serie di corsette di prova all’interno del piazzale ferroviario dell’officina.
A partire dal mese di marzo la locomotiva sarà trasferita presso uno dei cantieri di manovra più attivi di

La V100 all'interno delle officine con gli sportelli aperti

Serfer affinché si possa testare a fondo l'efficacia dei nuovi sistemi di sicurezza; nel mentre il team tecnico produrrà il fascicolo tecnico da sottoporre al VIS per l'omologazione della prima testa di serie V100 di nuova generazione.
A più di 50 anni dalla nascita dei primi prototipi e a circa 30 dall'inizio della radiazione da parte delle DB, la storia delle V100 non è ancora chiusa ed è doveroso riconoscere che questa modesta locomotiva, ideata per linee secondarie rurali, risulta essere invece un gioiello di tecnica ferroviaria che ancora oggi tiene testa a ben più moderne locomotive sue dirette discendenti.

testo Serfer
foto E. Ceron

Il banco di manovra

Seconda V100 "rosa" acquistata da Oceanogate

Il 3 marzo scorso è entrata in servizio, presso lo scalo Sogemar di Melzo, la seconda locomotiva serie V100 acquistata da Oceanogate Italia S.p.A per lo smistamento dei treni all'interno del Terminal. La locomotiva, costruita dalla Fried. Krupp Maschinenfabriken Essen nel 1962 con matr. 4381 - V 1001271 e destinata alle Duetsche Bundesbahn, è stata completamente revisionata e riverniciata, nello sgargiante "rosa" sociale di Oceanogate, nello stabilimento della Railoc Srl di Udine (da settembre 2014 operativa in una nuova struttura attrezzata di 2700 m² dotata di sei carriponte per interventi manutentivi a tutti i livelli).
Il progetto di ammodernamento della V 100 ha previsto la predisposizione agli adeguamenti dello Standard Tecnico Nazionale per le locomotive da manovra ANSF. Nello specifico il mezzo è stato dotato di un PLC per la gestione e il controllo della macchina; il motore Caterpillar 3512 DITA garantisce una potenza di 1300 HP che abbinati alle 70 t rendono il mezzo particolarmente prestante. L'impianto di condizionamento e la nuova ergonomia dei banchi di guida rendono confortevole la conduzione del mezzo.
La locomotiva, uscita dalle officine della Railoc di Udine il 24 febbraio scorso, è stata carrellata e messa in linea al vicino Posto Movimento di Vat sulla Pontebbana (la Railoc ha già presentato progetto di raccordo con la ferrovia); con i propri mezzi ha poi raggiunto Udine Parco, dove ha sostato fino al 2 marzo in attesa del trasferimento a Melzo con treno a trazione InRail.

Enrico Ceron

Tre immagini della V100 di Oceanogate matricola 1001271 riprese nello scalo di Udine Parco il 27 febbraio 2015. Sotto è ripresa assieme alla 189-915 e alla 189-985 di MRCE (Dispolok) noleggiate a InRail (foto E. Ceron)

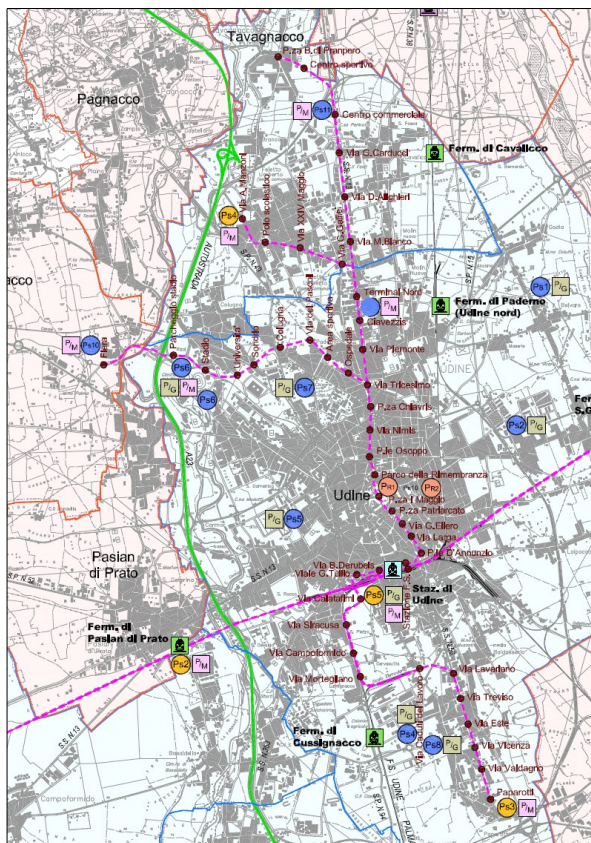
Metropolitana leggera a Udine?

Si riparla di metropolitana leggera tra il centro di Udine ed il nuovo stadio Friuli ed anche per il centro commerciale Città Fiera che si trova nei pressi dello stadio.

Il presidente della Camera di Commercio ha sollecitato il sindaco di Udine a dare corso al PUM (Piano Urbano per la Mobilità) che prevede che il collegamento per la zona stadio/fiera utilizzi anche di una parte del sedime della ferrovia Udine-Majano mai completata.

Questo piano prevede una linea in sede fissa che partendo da Paparotti, all'estremità sud di Udine, si dirigerebbe verso nord su viale Palmanova, passando poi per la zona annonaria, proseguendo su via Lumignacco per arrivare in stazione; da qui si dirigerebbe verso piazza 1° maggio, piazzale Osoppo, piazzale Chiavris, e percorrendo viale Tricesimo arrivare a Tavagnacco. Da essa si staccherebbero due aste, una verso lo stadio ed il centro commerciale Città Fiera percorrendo un tratto della Udine-Majano ed una verso Feletto Umberto seguendo in parte il percorso della ex tranvia Udine-Tarcento.

Claudio Canton

Il Piano Urbano per la Mobilità per l'area udinese prevede anche una metropolitana leggera (fonte Comune di Udine)

A regime il servizio ferroviario metropolitano Veneto

Con il completamento della fornitura degli ETR Flirt Stadler alla Regione Veneto, è ormai a regime il servizio ferroviario metropolitano regionale.

Per far fronte all'aumento dei collegamenti con Venezia, che effettuano tutte le fermate lungo la linea lenta, a Padova sono stati creati tre binari di testa, sul lato est della stazione, denominati "Metropolitani da 1 a 3". Alessandro Fanutti

Binari metropolitani a Padova con Flirt per Mestre (19 febbraio 2015 - foto A. Fanutti)

Thello rinforzato per il carnevale

In occasione del carnevale, la composizione dell'EN Parigi-Venezia "Thello" è stata notevolmente potenziata per far fronte alla notevole domanda di viaggiatori; a festa finita, il convoglio del 19 febbraio 2015 di rientro dalla Francia aveva in composizione ben 16 carrozze, esclusivamente letti e cuccette Trenitalia, quasi tutte senza logo "Thello".

Alessandro Fanutti

EN Parigi-Venezia a Padova il 19 febbraio 2015 (foto A. Fanutti)

Fusione tra VTG ed AAE nel settore noleggio carri merce

Con il via libera dell'autorità antitrust, la tedesca VTG ha completato l'acquisizione della società elvetica AAE, entrambe specializzate nel noleggio di carri ferroviari.
La VTG nasce nel 1951 con la denominazione Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH e controllo da parte dello Stato tedesco; successivamente viene privatizzata.
Con sede ad Amburgo ed un migliaio di dipendenti, la VTG è oggi la più grande società di noleggio carri ferroviari, con un parco di 52.700 veicoli, cui si aggiungono ora gli ulteriori 30.000 carri dell'acquisita AAE - Ahaus Alstätter Eisenbahn Holding AG di Baar (nel Canton Zug in Svizzera): con la fusione, l'età media dell'intera flotta veicoli è di 20 anni.

Una cisterna VTG (fonte www.new.startbilder.de)

La filiale italiana, VTG Italia Srl, gestisce una flotta di 1.100 unità e nel 2011 ha incorporato i veicoli della società genovese So.Ge.Tank.

Alessandro Fanutti

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

L'assessore regionale alle infrastrutture e mobilità e l'amministratore unico hanno annunciato che la società Ferrovie Udine Cividale ha chiuso il 2014 con dati positivi. Dopo il calo di passeggeri registrato nel 2013 sulla Udine-Cividale si è registrato un recupero di viaggiatori. I passeggeri trasportati dal Micotra sulla tratta Udine-Villach HBF sono stati 72.334 (aumento del +21,1%), mentre sulla tratta nazionale (Udine-Tarvisio B.V.) sono cresciuti del 25,8%. Quanto al trasporto biciclette, che ha molta attrattiva tra i cicloturisti nel Centro e Nord Europa, c'è stato un aumento del 10% sulla tratta internazionale (6.963 in totale) ed un incremento dell'8% sulla tratta interna.
Nel trasporto merci è prevista l'operatività di una DE 520 sulla direttrice Udine-Parma e l'immissione sul mercato dei pianali acquistati tempo fa, 31 dei quali operano già nel Porto di Trieste per il trasporto di container. La società sta inoltre valutando le condizioni per poter effettuare le manovre ferroviarie nel porto di Trieste. A questo proposito la FUC, assieme alle tre principali imprese che operano nel porto di Trieste, intende partecipare, quando sarà indetta, alla gara per l'acquisto della maggioranza delle quote della società che per conto dell'Autorità portuale attualmente gestisce le manovre ferroviarie all'interno dello stesso porto di Trieste. All'appalto sono interessate anche Serfer e InRail.
E in un convegno gli stessi operatori si sono chiesti se Trenitalia Cargo è ancora interessata al trasportato ferrovia da e per i porti.

Una sola offerta è stata presentata alla gara per il trasporto pubblico regionale su gomma, quella del consorzio, denominato "Tpl FVG", formato dagli attuali 4 gestori, uno per provincia, dello stesso.
Sulla gara però pendono ancora i nuovi ricorsi al TAR ed al Consiglio di Stato promossi dall'associazione temporanea di imprese formata da Busitalia Sita Nord Srl (gruppo FS) e Autoguidovie Spa. Il TAR aveva già deliberato a metà gennaio su un primo ricorso accogliendo 3 delle contestazioni al bando sulle 14 presentate. A questo punto la Regione aveva corretto il bando prorogandone anche la scadenza, cosa che non ha soddisfatto i ricorrenti che hanno avanzato un nuova istanza di sospensione. Il TAR però non ha bloccato la gara, il cui esito resta tuttavia sospeso in attesa della sentenza definitiva.
In tema di trasporto su ferro, ma ciò vale anche per quello su gomma, l'assessore regionale alle infrastrutture e mobilità ha affermato durante un convegno a Napoli che manca un quadro normativo di riferimento per poter svolgere le relative gare, con conseguenti ritardi nel miglioramento dei servizi.

Alla fine di gennaio c'è stato un incontro tra i comitati dei pendolari e Trenitalia e RFI. E' stato loro comunicato che i Civity Caf entreranno in servizio con il cambio di orario di giugno e che entro aprile saranno terminati i lavori in Pontebbana con il ritorno alla normalità negli orari. E' stato anche confermato un aumento della puntualità dei treni. A questo proposito però continuano ad essere segnali ritardi, soppressioni, guasti di treni in linea, anche merci, con conseguente blocco delle linee.
E sui ritardi c'è stato uno "scambio di opinioni" tra gli assessori della regione Friuli Venezia Giulia e della regione Veneto. Il dibattito si è aperto dopo che un guasto ad uno scambio a Codroipo ai primi di marzo ha comportato ritardi per molti treni. L'assessore veneto ha così dichiarato che sono stanchi di subire disservizi ai loro pendolari a causa di problemi che si verificano in FVG. L'assessore della nostra regione ha risposto che le cause sono da attribuire a RFI e Trenitalia e che situazione locale è molto migliore di quella veneta.

I comitati dei pendolari, non gradendo l'orario cadenzato, propongono di rifare gli orari dei treni in base alle esigenze dei viaggiatori. Allo scopo ha indetto un sondaggio tra i viaggiatori. Propongono tra l'altro di

ridurre i tempi morti nella stazione di Udine di alcuni treni da Tarvisio, di velocizzare i collegamenti, di reintrodurre treni dopo una certa ora la sera e il prolungamento del Micotra fino a Trieste.
Una nuova polemica è stata scatenata dall'inoltro di una lettera in cui la regione chiedeva un parere ai pendolari, da dare in pochi giorni, su alcune proposte per l'orario estivo. I comitati hanno risposto che non spetta a loro fare gli orari, anche se qulache volta hanno fatto delle proposte dettagliate.

Sulla ferrovia Pedemontana sono state tolte le sbarre ad alcuni passaggi a livello. Il fatto è stato visto la prima avvisaglia della dismissione della linea. La regione ha invece ribadito che sono state tolte solo quelle più lunghe per ragioni di sicurezza in quanto durante forti perturbazioni atmosferiche si erano verificati casi di caduta sulla strada delle stesse.
Intanto il senatore Sonego, ex assessore regionale ai trasporti, ha dichiarato, sperando però di fare una previsione sbagliata, che lo studio di fattibilità porterà alla conclusione che le spese di gestione della Sacile-Gemona sono troppo elevate e perciò verrà dismessa. Ha aggiunto che RFI di sicuro non ha nessuna intenzione di riaprire la linea e che la regione non è nelle condizioni di poterla gestire.

Il ministro alle Infrastrutture ha confermato che sono disponibili i finanziamenti per la TAV sulle tratte Brescia-Verona, Verona-Padova e Venezia-Trieste. Per la tratta regionale si procederà con i lavori di ammodernamento e velocizzazione della linea esistente.

I politici e i sindacati chiedono spiegazioni sulle voci che circolano sulla possibilità che FS chiuda quasi tutti i dieci centri di manutenzione rotabili del Friuli Venezia Giulia e del Veneto per concentrare tutti i lavori a Verona e Mestre. Tra gli impianti in questione c'è anche quello di Trieste.

L'Interporto di Cervignano lamenta un calo del traffico dovuto alla situazione di mercato e alla scelta di Trenitalia di eliminare il trasporto a carro singolo o a piccoli gruppi di carri. Oramai poche ditte possono garantire i treni blocco di una quarantina di carri. In ogni caso la società che lo gestisce presenta un bilancio in attivo e tutti i magazzini sono utilizzati; infine ci sarebbe la possibilità di ampliare ulteriormente la struttura con la costruzione di nuovi magazzini.

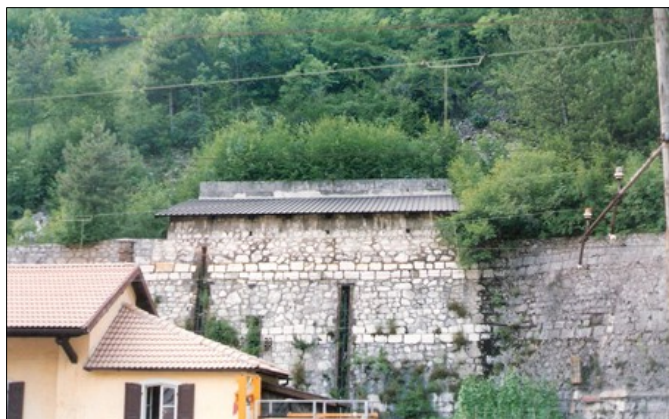
Dal 5 gennaio sono stati ripristinati 5 collegamenti con i treni tra Opicina e Lubiana, solo che, almeno per i primi tempi, si viaggia in treno fino a Sežana e poi in pullman fino Lubiana perché la linea è ancora fuori uso dopo il gelicidio dello scorso anno. RFI ha autorizzato l'ingresso nella stazione di Villa Opicina delle elettromotrici slovene anche se sprovviste di SCMT e di lateralizzazione delle porte.

Il 6 febbraio forti raffiche di vento hanno divelto la copertura della vasca di accumulo dell'acqua per i rifornitori della vecchia stazione di Chiusaforte.
Lo stesso giorno un albero è caduto sulla linea aerea a San Giovanni al Natisone finendo poi incastrato nel pantografo di una locomotiva raschiaghiaccio con conseguente blocco della linea.

La sera del 18 febbraio una E 655 che trainava un merci in direzione Tarvisio si è incendiata nella galleria Malborghetto. Il convoglio si è arrestato a circa un chilometro dall'uscita, dove sono intervenuti i vigili del fuoco di Tarvisio e Pontebba. Dopo le operazioni di spegnimento e di messa in sicurezza la locomotiva è stata recuperata da una E 652, mentre per i carri è intervenuta un'altra locomotiva.

Nella notte tra l'1 e il 2 marzo una persona ha notato una colonna di denso fumo uscire dall'ex deposito locomotive di Udine. I vigili del fuoco intervenuti hanno trovato diverse matasse di cavi, che erano stati recisi, date alle fiamme per eliminare le guaine e recuperare il rame. Strano che ci sia ancora materiale all'interno della struttura: a quanto si sente dire i soliti ignoti hanno razziato tutto il materiale che si poteva asportare.

Il 4 marzo uno scooterista ha abbattuto la sbarra del passaggio a livello di via Morosina a Udine sulla Udine-Cividale scivolando poi sull'asfalto fino terminare la corsa contro la recinzione di una casa. Il macchinista del treno che stava arrivando in un primo momento non ha capito cosa stesse passando sui binari ed ha bloccato subito il convoglio per poi prestare assieme al capotreno i primi soccorsi al ferito. Il comitato anti Pontebbana ha subito colto l'occasione per rimarcare il fatto che i passaggi a livello sono pericolosi. Ovviamente la colpa è sempre del treno e delle sue strutture, mai di chi non rispetta le regole sulla strada.

Alla fine del 2014 sono state posizionate delle transenne lungo la fac-

Due immagini del 1993 del serbatoio dell'acqua per i rifornitori della stazione di Chiusaforte (foto C. Canton)

ciata del Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio con la scritta lavori in corso. L'ufficio stampa di FS ha fatto sapere che saranno realizzati lavori di manutenzione ordinaria delle facciate e delle torrette poste sopra all'ingresso.

Anche in Friuli ci sono stazioni e altre strutture FS che possono essere prese in comodato gratuito da enti e associazioni per adibirle a scopi sociali, culturali e altro. Il contratto prevede che l'assegnatario debba ripristinare e mantenere in efficienza il fabbricato o l'area. Dei 41 edifici disponibili in regione 15 sono già stati occupati, gli altri sono ovviamente ancora a disposizione. Tra questi i fabbricati di Ugovizza-Valbruna, Carnia, Tarcento, Palmanova, Torviscosa, Buttrio, S. Giovanni al Natisone, Pinzano, Travesio, Meduno, Maniago, Montereale Valcellina, Aviano, Budoia, Cordovado-Sesto, Ronchi dei Legionari.

Il Messaggero Veneto ha pubblicato un articolo in cui riporta l'esperienza di una giornalista che ha provato a passare una giornata sugli sci raggiungendo Tarvisio in una giornata feriale con un mezzo alternativo: il treno. La partenza è avvenuta con il Micotra delle 7.07 con arrivo a Tarvisio alle 8.21. Alla stazione di Boscoverde si è posto il problema di raggiungere le piste con due possibilità: chiamare un taxi o prendere un bus. Il biglietto per il bus si può fare alla biglietteria automatica FS, ma non è possibile vidimarlo perché è di formato maggiore di quello previsto per l'obliteratrice del bus. Questo bus porta in centro, da qui si può andare a piedi alle piste più vicine o prenderne un altro per andare alle piste del Lussari con ulteriore camminata e arrivo alle 9.30. Il ritorno è avvenuto con il bus delle 15.24 che va direttamente dalla partenza della cabinovia alla stazione dove è stato preso il regionale 15.37 con arrivo a Udine alle 16.59. L'articolo si conclude con il rimpianto del Treno Bianco che veniva organizzato per gli sciatori e con la constatazione che viaggiando in auto si spende qualcosa in più, ma c'è più libertà negli orari.

Trainwatching

Dalla metà di gennaio arriva a Udine il convoglio Vivalto n. 56 trainato dalla E 464.563 che presenta la nuova livrea per i treni regionali. In seguito si sono aggiunti altri convogli con i nuovi colori.

(segnalazioni varie)

Segnalazioni di fatti insoliti avvenuti all'inizio dell'anno: il 10 gennaio il regionale RV 2458 Venezia-Udine-Trieste è stato effettuato con ALe 801/

Sopra. Il convoglio Vivalto n.56 trainato dalla E 464.563 è stato ripellicolato nella nuova livrea per i treni regionali. Udine, 15 gennaio 201 (foto D. De Anna)

A sinistra. Locomotiva E 464.694 appena consegnata nella nuova livrea e coppia di convogli Vivalto nuovi colori sui binari 7 e 8 della stazione di Udine il 21 marzo 2015 (foto M. Tudisco)

940 “Fanta”; il 3 febbraio l'Udine-Roma aveva in composizione 2 carrozze UIC-Z; il 14 febbraio a Udine sul primo binario era in partenza in direzione Venezia un treno merci composto dalla E 652.024 e 3 carri; lo stesso giorno il monitor dell'atrio della stazione di Udine ripeteva per ben sei volte l'indicazione RV 2471 Venezia-Trieste, mentre il RV 2454 era composto da carrozze a 2 piani; il 22 febbraio nel deposito di Mestre era presenti due carrozze in livrea ESCI; infine il 27 febbraio il R 11035 aveva in composizione carrozze a 2 piani. Giampaolo Scodellaro

L'ETR 563.001 Civity CAF della regione FVG è stato trasferito in Slovenia per prove dal 20 al 26 gennaio. Claudio Canton

Insolita presenza nella stazione di Cividale il giorno 21 gennaio: la DE 520.001 FUC sostava sul binario 1. Daniele De Anna

Dal 1° marzo il Regionale 6040 Trieste C.le-Tarvisio B. in partenza da Udine alle 19.01 viene effettuato con locomotiva E 464 e 4 carrozze MDVC al posto delle solite ALe 801/940 “Fanta”. Questo treno dal lunedì al venerdì è instradato via Cervignano, mentre il sabato e la domenica via Gorizia. Mario Tudisco

Il 9 marzo sostava a Orcenico Inferiore un trasporto eccezionale: su un carrello stradale con 10 assi e 40 coppie di ruote, trainato da una motrice con velocità limitata a 62 km/h, veniva trasportato da Napoli a Copenhagen un convoglio di costruzione AnsaldoBreda per la metropolitana della città danese.
I convogli Metro Copenhagen sono articolati a 3 casse in alluminio con scartamento 1435 mm e sono senza conducente. Sono di due serie, una per le linee 1 e 2 e una per la Cityringer. Sono lunghi 39 metri e larghi 2,65 metri ed hanno 6 porte per lato. Hanno 48/56 posti a sedere e 232/280 posti in piedi. L'alimentazione è a terza rotaia in corrente continua a 750 V; la velocità massima è di 90 km/h.
Giampaolo Scodellaro

Insolita presenza nella stazione di Cividale della DE 520 001 FUC ferma al binario 1 il giorno 21 gennaio (foto D. De Anna)

A Gorizia il 10 marzo è transitato un convoglio FrecciaBianca. Si trattava di una corsa prova Venezia Mestre-Udine-Ronchi dei Legionari Nord con prosecuzione su Ronchi Sud-Portogruaro-Venezia Mestre con numerazione 83029.
Maurizio Ferligoi

Il trasporto eccezionale del convoglio Metro di Copenaghen. Orcenico Inferiore, 9 marzo 2015 (foto G. Scodellaro)

Un convoglio Metro di Copenaghen (fonte AnsaldoBreda)

I merci in partenza dal primo binario della stazione di Udine per Tarvisio via linea di cintura trovano un segnale a 3 luci di recente attivazione: dall'alto rosso, giallo, verde, questi ultimi due lampeggianti.

Daniele De Anna

Nella stazione di Pordenone vengono ricoverati convogli TAF della regione Veneto. Questi elettrotreni effettuano treni regionali Venezia S.L.-Sacile e poi vengono inviati vuoti a Pordenone perché a Sacile non c'è possibilità di ricovero in attesa del successivo servizio. Al ritorno la procedura avviene all'inverso, fuori servizio fino a Sacile e regionale per Venezia.

Giampaolo Scodellaro

Un merci in partenza per Tarvisio via cintura il 13 gennaio 2015. Sullo sfondo il nuovo semaforo a 3 luci (foto D. De Anna)

La AD 800 FUC in scala H0

Il nostro socio Roberto Chiandussi avendo letto su una rivista straniera che una ditta produce modelli, anche su richiesta, con la prototipazione (stampa in 3D) ha contattato una ditta udinese chiedendogli se era in grado di realizzare il modello dell'automotrice AD 800 FUC. Il titolare ha accettato l'incarico e dai disegni, da foto e da un rilievo sulla macchina vera ha realizzato il progetto con il CAD. Dopo alcune prove di stampa per correggere gli errori e migliorare il prototipo ha preparato il file dal quale si possono stampare le copie del modello con addirittura già una traccia dei colori per la verniciatura. Il modello è composto da due pezzi: la cassa e il telaio. L'attuale tecnologia di stampa produce una superficie leggermente ruvida per cui bisogna levigare la cassa prima della verniciatura. Poi bisogna completare il modello con la realizzazione dei vetri, delle marmitte e applicare i fari, i respingenti e le trombe. Si può motorizzare il modello con i motori Black Beatle o Tenshodo, mentre i fianchi dei carrelli, che sono uguali a quelli delle ALn 668.1500, possono anche non essere installati perché al vero sono quasi completamente coperti dalle carenature e perché possono limitare la circolabilità del modello.

I due pezzi che compongono il modello della AD 800 FUC realizzata con la stampa in 3D e la cassa

Alcuni soci e amici hanno già acquistato il modello, ma si ha notizia che solo Paolo Mazzitelli lo abbia completato e provato sul nostro plastico.

testo e foto Claudio Canton

L'AD 803 FUC effettua un treno speciale sul plastico modulare della SAT

N° 76 - Anno 20 (N° 1 / 2015)

Supplemento di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescatto

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca

Fotocopiato in proprio